Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 178 de 2015

# MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

# PRESIDENCIA DE AFE

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 22 de julio de 2015**

**(Sin corregir)**

| | |
|---|---|
| **PRESIDE:** | Señor Representante Felipe Carballo. |
| **MIEMBROS:** | Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno. |
| **INVITADOS:** | Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi; Subsecretario, Jorge Setelich; Presidente de AFE, Wilfredo Rodríguez y Director Nacional de Transporte Ferroviario, Álvaro Fierro. |
| **SECRETARIA:** | Señora Myriam Lima. |
| **PROSECRETARIA:** | Señora Viviana Calcagno. |

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo Da Costa).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; al Subsecretario, señor Jorge Setelich; al Director Nacional de Transporte Ferroviario, ingeniero Álvaro Fierro y al Presidente de AFE, Wilfredo Rodríguez.

Les cursamos invitación a los efectos de conocer el plan que tiene el Ministerio, y en particular AFE, en relación al funcionamiento de la empresa ferroviaria -nos referimos a la operadora- y, sobre todo, para acceder a información relativa a los trabajadores. Seguramente, el señor ministro habrá recibido la versión taquigráfica de la reunión de esta Comisión en la que estuvieron presentes los representantes de los sindicatos, en la que plantearon un conjunto de preocupaciones. Entendemos que esta es una oportunidad para intercambiar con todos los integrantes de la Comisión y con los delegados de sector que nos están acompañando acerca de las perspectivas de desarrollo de la SELF.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos leído las versiones taquigráficas de las Comisiones de Legislación del Trabajo y de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. En todas ellas se hacen comentarios por parte de algunos delegados de las organizaciones sindicales de los trabajadores ferroviarios respecto a la situación del ferrocarril y a la posibilidad de su evolución, y también transmiten algunas preocupaciones.**

Nosotros respondimos con gusto a esta convocatoria. Tuvimos que coordinar la fecha, porque la que nos habían sugerido inicialmente, el día 15, coincidía con otra convocatoria al Parlamento, pero venimos con mucho gusto para informar sobre el proceso en el que estamos, empeñados en buscar el camino que permita, en primer lugar, detener una situación de deterioro de la participación del modo ferroviario en el transporte de la carga del país. Ese es un hecho objetivo, que se ha ido proyectando en el tiempo y exige pasar del intercambio, del diagnóstico, de la valoración de opiniones -por cierto, todas de recibo, válidas- a tomar iniciativas concretas. Vinculado a eso está lo que hasta el momento hemos hecho, en el poco tiempo que hemos procurado hacer pie, habida cuenta de que, si bien el Gobierno asumió el 1º de marzo, el ingreso de los nuevos directores de AFE se concretó tiempo después, por el proceso de venias y demás.

Además, luego se dio el proceso de integración de la Corporación Nacional para el Desarrollo, que es socia de AFE en la operadora, lo cual fue resuelto por ley en el período anterior y reglamentado por decreto. Allí se estableció la división de las competencias que tradicionalmente eran responsabilidad de AFE en dos áreas: una, que sigue siendo responsabilidad directa de AFE, tiene que ver con la infraestructura, su rehabilitación, su mantenimiento, las señales, desvíos y demás, y otra, que es el mantenimiento de equipos y la responsabilidad en cuanto a la operación y desarrollo de las relaciones comerciales de AFE con sus clientes. Esta segunda área pasó a ser responsabilidad de una empresa que funciona en el derecho privado, que se denominó SLF (Servicios Logísticos Ferroviarios), integrada en un 51% por capitales de AFE y en un 49% por capitales también estatales, pero representados por los intereses de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Frente a esa realidad, y analizando distintas alternativas y experiencias, se nos ocurrió que era importante poner en funcionamiento esta resolución del año 2012 o 2013 -no recuerdo exactamente la fecha-, habida cuenta de que en oportunidad de asumir como ministro de Transporte y Obras Públicas, hace diez años, nos encontramos con una situación en la que las responsabilidades de AFE estaban divididas por resoluciones anteriores. Ese fue uno de los argumentos que nos llegó en el sentido de que había que recomponer el patrimonio de AFE y sus competencias en una sola empresa como ente autónomo pleno. En ese momento, en el presupuesto quinquenal de entonces promovimos la derogación del artículo 150 -todavía recuerdo el número-, que fue el que, de algún modo, dio origen a la división de competencias que existía en aquel entonces, con distintas fórmulas propuestas. El hecho es que pasaron cinco años de gestión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y ustedes me habrán escuchado decir -lo dijimos públicamente y consta en alguna versión taquigráfica- que AFE fue un problema, una piedra en el zapato, un fracaso en nuestra gestión porque, más allá de buscar diferentes opciones y trabajar en distintas instancias para darle esa reactivación que necesitaba, al terminar el período poco era lo que habíamos dejado funcionando: la rehabilitación de la línea principal que une Montevideo con Rivera. Diez años después, al llegar nuevamente al Ministerio y encontrarnos otra vez con la disyuntiva de AFE dividida en dos áreas de responsabilidad, una que tiene que ver con la infraestructura y otra con la operación en su conjunto y el área comercial, la verdad es que no encontramos razones para volver a unir el ente autónomo en todas sus competencias, entre otras cosas porque esta fórmula nunca se puso en funcionamiento. Se resolvió, se habló y se discutió mucho todo este tiempo sobre ella y sobre de qué modo podía ponerse en funcionamiento, pero no se hizo. Entonces se nos ocurrió -y hemos procurado llevarlo adelante- que había llegado el momento de ver cómo poníamos en funcionamiento estas decisiones que, por otra parte, hoy tienen apoyo legal en el funcionamiento del modo ferroviario en el Uruguay. A partir de ahí, por un lado procuramos mantener e incrementar los esfuerzos para seguir el camino de mejoramiento de la infraestructura.

Compartimos los proyectos que se han definido como prioritarios y estamos empeñados en llevarlos adelante para rehabilitar en condiciones razonables una parte de la red histórica; sobre eso podemos abundar, dar más detalles y expresar en qué situación se encuentra actualmente. Por otro lado, fijamos la fecha del 1º de julio para hacer todos los esfuerzos preparatorios que permitieran empezar a poner realmente en funcionamiento lo que está decidido: la operadora de carga ferroviaria. Hace pocos días que pasó el 1º de julio y efectivamente se han tomado una serie de medidas en esa dirección. Se ha asumido por parte de la operadora ferroviaria la responsabilidad del transporte de carga y vamos procurando ir armando una estructura que hay que armar en

los hechos, de acuerdo con las necesidades que realmente surjan y no caprichosamente, siguiendo algún tipo de organigrama preestablecido.

Existen estudios y recomendaciones que tuvimos en cuenta, pero lo primero era poner en funcionamiento y desplazar la responsabilidad de la operación ferroviaria a las autoridades de SLF. Se irán sumando paulatinamente otro tipo de responsabilidades y tareas, y en eso estamos.

El factor que apareció subrayado en las comparecencias anteriores no es contra los trabajadores ferroviarios organizados sindicalmente. Sería tonto pretender desarrollar el modo ferroviario y prescindir de la capacidad de trabajo y de la experiencia acumulada de quienes tuvieron exclusivamente esa función a lo largo del tiempo. Simplemente, recorriendo los caminos que estaban desde hace mucho tiempo anunciados y pusimos en marcha se van concretando respuestas, y esas respuestas nos generan la necesidad de tomar decisiones. Avanzamos con el objetivo de poner en marcha este esquema de funcionamiento del modo ferroviario que está vigente y que tiene respaldo en las propias decisiones del Poder Legislativo. En ese marco, desde un principio hemos tenido la preocupación de establecer el mejor clima de intercambio con los trabajadores, pero el clima de intercambio y la búsqueda de entendimiento, de aproximaciones, de soluciones construidas en acuerdo no implica que sobre algunos temas se mantengan legítimamente posiciones diferentes. Ellos expresaron claramente que no aceptan el funcionamiento de AFE de acuerdo a lo que establece la legislación vigente y nosotros tenemos obligación de hacerla cumplir. Hemos tenido distintas instancias de conversación hasta que establecimos claramente que había una fecha para comenzar, pero dijimos que ese hecho no cerraba ninguna instancia de diálogo, intercambio o negociación sino que, por el contrario, esas instancias siempre estaban abiertas. En el desarrollo de las sesiones algunos señores diputados se ofrecieron para promover el diálogo, pero no es necesario porque no tenemos ningún inconveniente en participar en la instancia que sea. De hecho, el diálogo existe y las autoridades de AFE lo han mantenido permanentemente. Además, cuando anunciamos que el gobierno iba a asumir este camino, que es el que está obligado a recorrer, nosotros expresamente subrayamos que estábamos siempre a disposición para tener el diálogo que fuera necesario. Una cosa es establecer la comunicación y la búsqueda de acuerdos y otra es concretar los acuerdos en todos los temas. Esto no me enoja, pero a veces es frustrante porque el tiempo se va y en la experiencia anterior aprendimos que es lo único que no resulta posible recuperar.

Actualmente, por la vía de los hechos estamos viviendo el momento más bajo en la historia del transporte de carga ferroviario. Esto nos apremia y nos obliga a hacer esfuerzos para tratar de frenar esta situación de caída porque, si no, inexorablemente vamos a desembocar en la paralización del modo ferroviario por la vía de los hechos, y queremos evitarlo.

Recuerdo que a principios de 1987 -hay referencia a esto en las versiones taquigráficas parlamentarias- se eliminó el modo ferroviario de pasajeros con el argumento de que el objetivo era fortalecer la carga ferroviaria por el valor estratégico que tenía para el país. Fíjense los años que han pasado y hoy estoy diciendo que estamos en el nivel más bajo de transporte de carga ferroviaria. En 1987 el camino empezó a recorrerse, pero no va hacia un buen destino si no logramos un cambio sustancial en el esfuerzo.

No decimos que tenemos la razón. De hecho, las resoluciones que estamos aplicando y el modo que estamos impulsando no fueron decididos por las autoridades actuales del Ministerio y de AFE sino en períodos anteriores a nivel parlamentario. Lo único que hacemos es empezar a recorrer un camino que está planteado desde hace tiempo y que no se ha llevado a cabo. Además, a partir de eso estaremos muy atentos a las concreciones, los avances que se puedan lograr y las dificultades. Nos gustaría tener una comunicación de mayor entendimiento con los trabajadores, ya que consideramos -lo hemos dicho más de una vez- que son un factor imprescindible en la necesaria reactivación del modo. En ese sentido, estamos dispuestos a hacer todos los esfuerzos, pero en aras de estar permanentemente abiertos al intercambio y al análisis de todas las dificultades y matices no podemos dejar que se nos vaya escapando el tiempo y tengamos un balance negativo, que en este caso puede significar -repito- la paralización del modo, porque el margen que queda es muy estrecho.

Con mucho gusto responderé las preguntas que surjan y si hay propuestas y sugerencias las recibiremos, porque es bienvenido todo lo que nos ayude a precisar el camino que necesitamos recorrer.

**SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Estudié las versiones taquigráficas de las sesiones en las que comparecieron los dos gremios ferroviarios, tanto el Sindicato Ferroviario del Uruguay como la Unión**

**Ferroviaria del Uruguay. Quiero destacar que nos pareció que ambos gremios, sobre todo la Unión Ferroviaria del Uruguay, tienen espíritu de llegar a un acuerdo, y esto es muy importante.**

Los trabajadores hicieron un planteo muy concreto en cuanto a la participación de AFE en la operadora con los equipos y los trabajadores, y dijeron que de acuerdo con los informes jurídicos que tienen es posible compartir el trabajo como empleados públicos y privados dentro de la operadora sin tener que pedir licencia sin goce de sueldo hasta jubilarse. Fue un planteo muy concreto, que personalmente me parece razonable si es que se puede llevar a cabo.

Además, manifestaron la oposición a una empresa privada, que no se presenta como tal. La inquietud es qué controles tiene esa empresa que funciona dentro del derecho privado por parte del Parlamento y de los organismos de contralor del Estado.

Por otra parte, hay un asunto que, siendo conocedor del transporte en el país, me llamó la atención. Los trabajadores manejaron un determinado costo del transporte. Si no entendí mal, dijeron que para un convoy de 288 toneladas el costo de AFE sería de $ 224.287 en un recorrido de 165 kilómetros, y al sistema logístico ferroviario se le estaría pasando en $ 124.913. Saqué la cuenta, porque toda la vida he sacado cuentas de lo que cuesta transportar una tonelada, y llegué a la conclusión de que para 165 kilómetros en el caso de los $ 224.287 da US$ 30 por tonelada y en el caso de los $ 124.913 da US$ 16. En el último caso es un valor muy parecido al que cobra un camión para hacer 165 kilómetros e ir, por ejemplo, a Nueva Palmira. Hay un aspecto que quiero plantear -el señor diputado Caggiani lo mencionó y aclaró hace unos días-, que no puede quedar desdibujado. Me refiero a un episodio que yo desconozco -consta en la versión taquigráfica de esta comisión y, aparentemente, sucedió en el período pasado- y que fue la recepción de AFE de la obra realizada en el ramal Pintado- Rivera, donde hubo una diferencia de dinero en ejecución, y consta -reitero- en esa versión taquigráfica que dicha obra se recibió en un momento en que el entonces presidente de AFE, Jorge Setelich, no estaba. Me parece que no hace bien que este asunto quede en suspenso. Recuerdo que solicité la versión taquigráfica de lo que se dijo en ese momento, y cómo se aclaró, porque el diputado dijo que esto se había laudado y aclarado. Capaz que este no es un tema a comentar delante de esta delegación, pero me parece que tiene que quedar meridianamente claro lo que se dijo allí: que AFE le había dado dos máquinas a cambio de 10.000 durmientes. Creo que le hace bien al Estado que estas cosas queden meridianamente claras.

Por otro lado, me gustaría saber cuál es el plan de negocios de la operadora y si se ha realizado alguna evaluación de lo que se va a transportar. Como conocedor del transporte de productos agropecuarios, me da la impresión de que lo que más se va a poder transportar es madera. Por lo menos, en mi zona y en el ramal que más me preocupa, que es Algorta- Fray Bentos -Fray Bentos es el único puerto donde AFE termina dentro- sería para transportar granos y no sé hasta dónde, porque puede darse el caso que el Estado obligue a las productoras forestales a usar el ferrocarril. Quisiera saber si ya hay algún acuerdo respecto al transporte, si hay un plan de negocios que pueda ser tentador para llevar a cabo una inversión tan grande como la que hay que hacer; si solo se manejarían los costos del flete o si a las empresas forestales se les va a decir que hay una "obligación" -entre comillas- de transportar por ferrocarril, porque no pagan por las rutas que hay que mantener. Reitero: ese tema me preocupa, porque si hacemos una inversión y no tenemos un plan de negocios bien pensado, podemos llevarnos un fiasco.

Por último, deseo plantear concretamente el problema del ramal Algorta- Fray Bentos, en lo relativo al pasaje de la vía férrea por mi pueblo, Young. Quiero adelantarles que allí hay una conmoción por este tema, ya que la vía férrea parte al medio la ciudad de Young, quedando dividida en dos. Imagínense si llegaran a pasar por allí tres convoy de vagones; hay nueve pasos a nivel entre una parte de la ciudad y la otra. Por ejemplo, toda la parte de salud está de un lado.

Además, hay un elemento que no es menor. Me refiero a lo sucedido en Young hace nueve años, cuando murieron ocho personas en una jornada solidaria por el ferrocarril. Se me podrá decir que fue un accidente, pero la verdad es que los habitantes de Young van a estar absolutamente en contra de que el tren siga pasando por el medio de la ciudad. Reconozco que el desvío de la vía debe tener un costo muy alto pero, de la misma forma en que las dos plantas de celulosa hicieron los desvíos en las rutas y los pasos elevados en Fray Bentos y en Conchillas, podrían absorber parte del costo de inversión. A su vez, todas las plantas de silos están al norte; no hay ninguna del otro lado. Por lo tanto, el desvío sería absolutamente razonable y quería plantearlo claramente.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo solicitar a los señores diputados que tengan a bien remitirse al tema motivo de la convocatoria.**

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos al señor ministro, a los jerarcas del Ministerio y al presidente de AFE. Agradecemos vuestra presencia en la comisión y la posibilidad que nos brindan de intercambiar ideas acerca del tren y del modo ferroviario en el Uruguay.**

Quisiera hacer algunas preguntas.

En el año 2011 se produjo una situación complicada a raíz de la movilización del tráfico ferroviario de carga. De un total de una flota de 38 locomotoras y alrededor de 1.500 vagones, se tuvo en servicio 17 locomotoras y 1.100 vagones, aproximadamente. ¿Nos podría decir si esa situación se mantiene, se ha agravado o cómo se encuentra la disponibilidad de la flota?

Como recién mencionaba el señor diputado Lafluf, se ha hablado de las inversiones que se van a concentrar básicamente en la línea del litoral. Tenemos información de que aproximadamente el 90% de la carga, las siete empresas principales que son usuarias de las líneas ferroviarias, la manejan las líneas a Rivera, a Río Branco y a Minas; hay una participación más baja en el litoral. Quería saber si hay un plan de negocios o un estudio serio que justifique estas inversiones en la línea del litoral.

Por otro lado, queremos saber si hay un plan de desarrollo integral para el transporte ferroviario: técnico, económico, comercial y logístico. Si así fuera, desearíamos que nos remitieran una copia.

En otro sentido, queríamos saber si hay alguna política o estrategia del Ministerio para coordinar los distintos modos de transporte, siendo el ferroviario uno más de ellos. ¿Tienen algo armado en ese sentido?

Cuando el señor ministro concurrió a la Comisión de Presupuestos integrada con la Hacienda por el tema de la Rendición de Cuentas comentó que existen cuatro organismos que forman parte del tema ferrocarril y que tienen injerencia: la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, la Corporación Ferroviaria del Uruguay, AFE y SLF. Ya que como decía el señor ministro, no se ha podido avanzar mucho en el tema y se estaría comenzando con él, ¿no sería importante racionalizar esta estructura? ¿Al señor ministro le parece que esta estructura es viable, así como está? ¿No sería importante racionalizarla para el futuro ferroviario en Uruguay?

Tengo otra inquietud -que recién comentaba el señor diputado Lafluf- con relación a la línea Algorta- Fray Bentos. Aquí ha habido una adjudicación a la empresa Teyma, pero sabemos que hay un problema con la paramétrica; inclusive, ha habido un planteo por parte de la empresa, que lo contestó la Dirección Nacional de Vialidad. Queríamos saber si nos podría informar un poquito más -sabemos que hay un atraso- acerca de este tema.

**SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- El señor ministro planteaba el desafío de mantener AFE como un elemento importante de transporte y el riesgo de que desapareciera si no se llevan adelante las resoluciones que el Parlamento aprobó, dándole marco legal y que el Poder Ejecutivo debe concretar.**

Quisiera saber cuál es la cantidad de trabajadores de AFE al día de hoy, cuál es el costo que esto tiene y qué transferencia de recursos hace el Estado y Rentas Generales a AFE.

En cuanto al llamado de la operadora a trabajadores de AFE interesados en cumplir funciones, quería saber qué cantidad de trabajadores se presentó y si la calidad de los recursos humanos es suficiente; me refiero no solo a la cantidad, sino al perfil, con el fin de que el objetivo de la operadora pueda ponerse en marcha en mejores condiciones.

**SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- En primer lugar, quería saludar a las autoridades del Ministerio, que ya han estado en la comisión, y a las nuevas autoridades de AFE desearles mucho éxito en la gestión, en esta gran tarea que tienen por delante.**

Quería agregar algo a la pregunta realizada por el señor diputado De los Santos. Mi pregunta es cuántos funcionarios de la actual AFE se presentaron al concurso -ese también es un tema que estuvo presente en la

conversación mantenida con los trabajadores- y, sobre todo, cuántos maquinistas, que son el elemento más sensible para poder desarrollar las tareas de la operadora.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Lo que está estipulado y debemos instrumentar es que SLF S.A. debe funcionar como una empresa en el derecho privado e independiente del funcionamiento de AFE, con su responsabilidad sobre la infraestructura. Debe funcionar con independencia a pesar de que, en realidad, AFE es el propietario principal de la empresa, y el socio de AFE es otra empresa estatal. Esto está dispuesto de esta forma, así fue aprobado, y es lo que debemos procurar aplicar.**

Los trabajadores que desempeñen tareas en la empresa privada tienen que funcionar en el derecho privado. Los trabajadores de AFE son funcionarios públicos; por lo tanto para poder pasar a SLF, naturalmente necesitan que se contemplen todos los derechos para no perder lo que han acumulado, en algunos casos a través de muchos años, como funcionarios públicos. En ese sentido, se tomaron todas las medidas para garantizar que, en caso de que esos funcionarios de AFE decidieran trabajar en SLF, preservaran el cargo y, si por alguna razón, ya sea de adaptación al nuevo trabajo o del estilo del funcionamiento de la nueva empresa, no se adaptaran, puedan volver al Estado conservando todos los derechos, inclusive, garantizando los derechos jubilatorios que en su momento van generando. La única condición es que si pasan a trabajar en SLF, tienen que hacerlo bajo el derecho privado, con un régimen diferente, y eso es lo que los trabajadores organizados no aceptan, independientemente de que se ha conversado con ellos acerca de cómo ir estructurando esos mecanismos que garantizaran todos los derechos en caso de retorno. Pero lo que no puede ser es que una empresa que funcione dentro del derecho privado lo haga como si fuera una empresa pública, con las normas de la empresa pública o, lo que todavía es más complejo, mezclando aspectos de uno y otro modo. Inclusive, cuando se habla de la negociación colectiva, es así. Las empresas privadas tienen negociación colectiva, pero en el marco privado, con discusión, con Consejo de Salarios, etcétera, mientras que las empresas públicas también tienen negociación colectiva pero con sus propias características. En definitiva, no encontramos una solución que garantice, por un lado los derechos de los trabajadores que reivindican y, por otro, que la empresa que está poniéndose en marcha, tenga la posibilidad de funcionar de acuerdo a sus objetivos. Esta es una de las dificultades que se han dado y a la que se ha tratado de encontrar una solución.

En un acta leía que se ironizaba sobre unos papelitos que iban y venían sin encabezados; mil papelitos fueron y vinieron con textos, buscando alternativas. El esfuerzo se hizo, pero la solución no sé si existe; para nosotros no ha sido posible encontrarla. No obstante ello, está previsto -y se está aplicando- que los servicios que la empresa privada no pueda realizar por no tener el personal preparado, los pueda llevar a cabo contratando a la empresa pública, realizando un contrato con esos trabajadores que cumplen la función. Eso está previsto, se ha aplicado, habrá que pulirlo, pero ese no es un inconveniente. Tal vez el inconveniente es no confundir el hecho de que SLF contrate los servicios a AFE y que sean realizados por trabajadores de AFE. Eso no implica que SLF salga del derecho privado y que su plan de negocios cambie de andarivel porque, entonces, estamos haciendo otra cosa.

Por otra parte, acá se preguntaba qué contralor va a tener SLF. Los controles acerca de las obligaciones que la ley le impone al funcionamiento de cualquier empresa privada.

La verdad que no soy un especialista en costos ferroviarios, pero ¿alguien puede decir fundadamente cuánto sale el transporte de carga por el modo ferroviario hoy? Hay elementos teóricos. Nos acompaña un ingeniero en esa especialidad, que ha sido director de AFE durante el período anterior y que maneja valores.

Nosotros podemos calcular cuáles son los valores de referencia a los que tenemos que tender y compararlos con los resultados que nos da la realidad, pero es imposible transportando menos de 1.000.000 de toneladas, con el conjunto del personal, con el peso de la infraestructura que tiene AFE y con las transferencias que año a año hace el Estado para sostener ese funcionamiento cada vez menor. Es absolutamente imposible. Se puede hablar de cualquier valor, y ese es uno de los problemas que tenemos. Por ejemplo, ustedes saben que en este momento se cumplen algunos servicios de carácter social en el transporte de pasajeros. Dicho sea de paso, la intención no es no continuarlos, la intención es continuarlos y, en la medida en que tengan un componente social, mejorarlos y, si acaso, extenderlos razonablemente para dar respuesta a lo que también debe ser un servicio. Pero ¿ustedes creen que el precio del tique para viajar en el ferrocarril tiene algo que ver

con el costo del servicio? Absolutamente nada. Son servicios totalmente a pérdida; realmente son servicios sociales.

En lo que respecta a la carga, me temo que para poder seguir manteniendo estos volúmenes en caída, muchas veces es posible que los precios que se le aplican estén siendo facilitados, ayudados, subsidiados, por otros aspectos de la economía, por otro tipo de transferencias que asume el Estado porque, de lo contrario, no serían competitivos. Lo que yo digo no es fruto de un estudio o refleja la opinión de los que saben; hoy me acompañan personas que tienen mayor conocimiento del tema. Este asunto es de sentido común; se puede comentar porque lo comprendería cualquier ciudadano. Nadie haría cosas distintas en su casa o en su negocio.

También se hizo referencia a algunos tramos en el proceso de reparación. Adelanto que este proceso ha ido cambiando, fortaleciéndose y mejorando sustancialmente el tramo tantas veces mencionado de Pintado-Rivera. Allí ya hay mejores condiciones de circulación. Tenemos cierta expectativa de que eso que ha demorado tanto tiempo, pero que se ha ido concretando bien, se pueda extender.

El ingeniero Fierro podrá ilustrarnos al respecto, ya que tengo entendido que conoce el tema.

**SEÑOR FIERRO (Álvaro).- También integra esta delegación el señor Jorge Setelich, quien ocupaba la presidencia en el momento de la recepción de lo que se constituyó en la primera etapa del tramo de reactivación de la línea Pintado- Rivera.**

En ocasión de esa recepción se pidió un informe técnico -no sé si circula entre los señores diputados- que fue entregado a la comisión respectiva y que contenía ciertas observaciones. La recepción inmediata se derivó y hubo un lapso como de seis meses para el levantamiento de esas observaciones. Esto sucedió en enero de 2013. La CFU, que en ese momento estaba a cargo de la obra, generó ciertas modificaciones, y hubo un levantamiento de todas esas observaciones. Finalmente, se hizo un nuevo informe de relevamiento y de la recepción definitiva.

También se habló de que había determinadas deudas pendientes o saldo de dinero no totalmente esclarecido. Efectivamente ello es así; había una cifra de alrededor de US$ 200.000 porque AFE había prestado determinados servicios, fundamentalmente de provisión de mano de obra o determinados funcionarios y generaba una deuda con CFU. Eso fue negociado y saldado definitivamente. No recuerdo la fecha en que se saldó esa deuda, pero puedo decir que fue durante el ejercicio anterior, con la participación del actual directorio.

En definitiva, señalamos que el tramo Pintado- Rivera generó algunas observaciones en la primera etapa que fueron levantadas y que la deuda generada con la empresa que participó en esa instancia también fue saldada convenientemente.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me gustaría que el ingeniero Fierro también nos hable del préstamo o permuta de los equipos que se transfirieron, de los durmientes que vinieron, etcétera.**

**SEÑOR FIERRO (Álvaro).- No recuerdo el detalle. Hay un contrato de concesión de determinados equipos como, por ejemplo, de retroexcavadoras y máquinas de nivelación y bateo de vías que fue convenido entre AFE y CFU. Ese convenio tampoco correspondía al ejercicio en el que estuvimos al frente el señor Subsecretario y quien habla. Existió un convenio de esas características que daba oportunidad a la empresa constructora de disponer de determinados equipos durante un lapso, que no recuerdo cuál fue.**

**SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Principalmente el convenio se hizo por dos equipos, por máquinas que se utilizan para la alineación y nivelación de las vías, o sea, para mantenimiento mecánico y para finalización de obras de mantenimiento. Me refiero a una Plasser 08- 16 que es un equipo del año 1999 de un valor importante que se concedió en la gestión anterior en la que estuvimos nosotros, a principios de 2011. En dicha oportunidad se firmó un convenio entre AFE y CFU por una máquina PBR 400, que también es un equipo de esas características. Es decir, se trata**

**de dos equipos que se usan para el mantenimiento de vías. La CFU está utilizando esos equipos en base a la firma de este convenio, que está documentado y es de acceso público, es decir, no es un documento secreto. Ese acuerdo se hizo a cambio de determinados suministros; entre ellos estaban los durmientes y la utilización por parte de la CFU de este equipamiento que fue originalmente adquirido por AFE. Cuando finalice el convenio, como los equipos pertenecen a AFE, estos se deberían retornar a la empresa.**

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, nosotros coincidimos en cuanto a que el ramal a Fray Bentos es importante, pues tiene una potencialidad de carga. Tal vez por esa potencialidad de carga se deterioró y se puso en evidencia fuertemente las debilidades de esa línea que hace unos años atrás funcionaba y que, al ingresar a Fray Bentos, quedó fuera de servicio.**

Hay voluntad de rehabilitar el funcionamiento de esa línea. Creo que es importante, no solo porque va aportar al modo ferroviario transporte de volumen de carga, sino porque también resultará beneficioso para la ciudad de Fray Bentos y su puerto. La terminal junto al puerto era un elemento de intercambio y de apoyo permanente. Si bien el gran desafío siempre fue tener demanda para el puerto de Fray Bentos, la presencia del ferrocarril puede ayudar en caso de restablecerse en el futuro porque se mantiene esa potencialidad.

Para resolver este tema -y esto también es continuar con las obras que ya estaban en marcha-, por un lado, para el tramo Algorta- Piedra Sola, se hizo un llamado que culmina en Paysandú y Salto, que prácticamente se está adjudicando. Es decir, ya se hizo el llamado a licitación y se presentaron las ofertas. Efectivamente, hubo una selección de las ofertas y prácticamente estaría a punto de concretarse la adjudicación, que nosotros seguimos con atención.

Por otro lado, el ramal Algorta- Fray Bentos exige un trabajo profundo porque, según me han explicado, no solamente es necesario rehabilitar la vía sino reforzar puentes y demás. Está previsto que la obra se haga a través del mecanismo de participación público privada, cuyo llamado también estaríamos próximos a realizar.

El señor diputado Lafluf Hebeich nos ha planteado otra cuestión -que estoy seguro lo agobia como exintendente de Río Negro y ahora también como diputado-, pero lo único que puedo hacer es acompañarlo; se trata de un desafío -que tendremos que estudiar para encontrar la mejor solución-, una contradicción y una necesidad que no sé si podremos compatibilizar razonablemente. El trazado de Young siguiendo el curso de la vía férrea, debido al desarrollo que ha tenido la ciudad y al desacostumbramiento al pasaje frecuente del ferrocarril, nos genera una situación para la que no tenemos respuesta.

Me gustaría que el señor subsecretario Setelich respondiera las preguntas referidas a la existencia de equipos, a los conocimientos que tenemos, y brinde alguna idea sobre el plan de negocios general y de desarrollo integral.

**SEÑOR SETELICH (Jorge).- En lo que tiene que ver con el equipamiento de locomotoras y vagones, AFE siempre tuvo una plantilla -cualquier empresa tiene un inventario de su equipamiento-, pero no todas están operativas. Existen dos grandes grupos de equipamiento: posee diez locomotoras General Electric, adquiridas en 1994, que están en funcionamiento y son las que generan el mayor movimiento de carga. Además, hay diecisiete locomotoras Alsthom, de las cuales seis o siete están funcionando -el resto están para desguace- y una partida de doce locomotoras Alco 1.500, adquiridas en 1955 que, si bien siempre figuraron en el inventario, hace aproximadamente diez o doce años que no están operativas, debido al sistema de frenos que poseen y a sus características particulares. Al estar fuera de la tecnología actual no es sencillo repararlas; directamente no funcionan por cuestiones de diseño.**

Este es el equipamiento tractivo, que empuja. En lo que tiene que ver con el transporte de carga, siempre se habló de la existencia de aproximadamente 1.545 vagones; algunos están en desuso total porque por la época no tienen posibilidad de retomar la operación. Esa era la plantilla general.

Últimamente, hubo una transferencia desde AFE hacia la empresa operadora de material rodante. Hablando de memoria, son aproximadamente veinticinco locomotoras Alsthom que no están operativas pero igualmente tienen su número de motor y están registradas; algunas son pedazos de equipo y no tienen posibilidad de retomar su funcionamiento.

Además, hay aproximadamente 595 vagones con posibilidades de operar. Estos son los equipos con que se cuenta, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 303 de la Ley Nº 18.996, de capitalización de la operadora desde AFE. El 51% del capital de AFE se hizo, entre otras cosas, a través de la transferencia de material rodante; este equipamiento entraría en ese canal legal.

Además, hay alguna locomotora de maniobra o equipos pequeños que permanecen en AFE y que se usan principalmente para algunas tareas de mantenimiento.

A muy grandes rasgos, esta es la descripción del equipamiento de AFE.

Respecto al plan de negocios -si los señores diputados lo desean podemos brindar los documentos escritos-, luego de un proceso de licitación y adjudicación a la mejor oferta se hizo un trabajo con la consultora argentina AC&A, que se dividió en dos partes: plan empresario y plan de infraestructura. El primero se concentra en el movimiento de carga, algunos análisis incluyen datos muy similares a los mencionados aquí como, por ejemplo, dónde está concentrada la carga y las perspectivas respecto hacia dónde podría ir el transporte de carga dividido por líneas y especificada por tipo de productos. Obviamente, también hay análisis de tarifas, cánones y demás. Es un documento extenso que resume la mayor cantidad de conceptos relacionados con lo que podría ser un plan empresario. Precisamente, se hizo el contrato para que esta consultora elaborara dos planes: el empresario para la operadora y un plan de infraestructura para AFE -dando cumplimiento al marco legal dispuesto por el artículo 206 de la Ley Nº 17.930-, que tiene que encargarse de la infraestructura. Estos dos documentos se están utilizando en la toma de decisiones, en el camino a seguir en el plan de desarrollo integral. Obviamente, es un concepto amplio, complejo, que requiere una cantidad de decisiones y análisis que no todos están terminados. En la misma obra de Focem 1 se están considerando los criterios determinados en el plan de infraestructura: llegar a 1.472 durmientes por kilómetro y algunas otras cuestiones como, por ejemplo, la cantidad de piedras utilizadas, apuntando a que la mayoría de los tramos soporte veintidós toneladas por eje que sería lo que nos volvería a colocar en un nivel de servicio estándar como para comprar una locomotora que transporte treinta, treinta y cinco o cuarenta vagones; de esa forma sería rentable y se podría competir con el transporte carretero actual. Se mencionó la tracción de 297 toneladas, pero obviamente no es una operación competitiva con el transporte carretero ya que tenemos camiones mucho más eficientes. Si bien en 1950 o 1960 AFE podía competir con los camiones de la época que cargaban entre diez y quince toneladas, hoy en día transportan entre treinta y treinta y siete toneladas, por lo que es imposible lograr una rentabilidad transportando la carga de a nueve vagones debido al costo de la mano de obra, combustible, etcétera.

Aunque estos documentos no están sistematizados totalmente, nos permitirán tomar decisiones pues se basan en un análisis técnico. Todavía no se ha ejecutado la etapa dos del proyecto de la consultoría AC&A, pero la idea es implementarla y se está trabajando en ese sentido. Esta segunda etapa vendría a ser la implementación de esos dos planes. Por un lado, el plan de infraestructura, que refiere a la empresa AFE directamente y tiene que ver con la vía, el asesoramiento y acompañamiento en la implementación de estas mejoras que, además, requieren inversiones y, por otro, lo que tiene que ver con el plan empresario de la operadora: acompañamiento y desarrollo de las operaciones comerciales de la operadora, que están descriptas en el documento que se conoce como plan empresario y donde están evaluadas las cargas.

De todas maneras, y atendiendo al comentario que se realizó sobre la preocupación de esta inversión, que vendría a través de la CAF en torno a los US$ 45.000.000 o US$ 60.000.000 depende del enfoque que tenga, cada uno de los desembolsos está acompañado de un análisis relativo a cómo se van a utilizar cada uno de los montos que se están solicitando y cuál es el foco, es decir qué tipo de carga se van a llevar, qué rentabilidad tiene, que duración en el tiempo tiene el negocio, cómo se van a estructurar los contratos. Hay toda una etapa previa a la recepción de la operadora del dinero que también va en la dirección de validar que las operaciones tengan, por lo menos, un análisis previo lo más sólido posible -más allá de que uno nunca sabe qué es lo que va a suceder en el futuro-, para que no sean US$ 45.000.000 que se presten a la simple responsabilidad de la toma de decisión de quien esté en el momento en el cargo. Si bien acá intervienen otros factores de gobierno, todo eso lleva un proceso documentado como cualquier préstamo bancario que requiere una justificación.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se nos preguntó acerca de si estaba previsto un modo de coordinación de transporte. Sí; permanentemente está planteada la necesidad de esfuerzos en esa dirección.**

En alguna época -hace ya unos cuantos años- se definía este tema como la necesidad de una ley nacional de transporte. Incluso, algunos proyectos de ley nacional de transporte han procurado abrirse camino y llegar al Parlamento. Pero la verdad es que la realidad es bastante más compleja y anda ligero, y a veces nosotros no andamos tan ligero y nos cuesta ir aprendiendo la complejidad del tema.

Parece sencillo -en algún otro país hay experiencia en esta materia- promover una ley nacional general del transporte pero, en realidad, durante todo este tiempo transcurrido hay una muy importante y desarrollada legislación que rige cada uno de los modos de transporte y que, inclusive, también tiene que ver con los centros de distribución, la zona de transferencia, la zona franca, las áreas portuarias. Por lo tanto, es muy difícil simplificarlo en un título. Obviamente, creo que es parte de la responsabilidad de un Ministerio de Transporte y Obras Públicas y parte de un gobierno, procurar avanzar siempre en el encuentro, en la complementación de los modos, en la coordinación y en favorecer un modo u otro, según el lugar, las circunstancias y las demandas.

Quiero compartir con los señores legisladores una buena noticia.

Uruguay tiene una placa en San Gregorio de Polanco que coincide con la fundación de la Dirección Nacional de Hidrografía, que es mucho más vieja que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ese destacamento de la Dirección Nacional de Hidrografía -que de algún modo sigue existiendo, aparte de la placa- se debió a que en aquellas épocas los barcos iban a buscar tasajo a San Gregorio. ¡Fíjense qué trecho del Río Negro navegaban! También había otros lugares de nuestros ríos utilizados para el transporte de carga.

Vino la época moderna y las carreteras, y los camiones aumentaron su potencia y su capacidad. El propio ferrocarril fue sacando esas cargas del transporte fluvial, lo que parecía más cómodo, más necesario y así se desarrollaron otros modos de transporte en el país.

Hoy en día, uno de los lineamientos que estamos procurando empujar -con resultados que vamos a compartir-, es revisar esos cursos de agua para ver en qué zona se puede reestablecer el transporte fluvial y en qué condiciones. Hemos estado trabajando en el momento de la visita a Dolores y estamos pidiendo que se lleve adelante el estudio de alternativas en los pasos del Río Negro. Es un tema demasiado grande. Lo compartimos, pero no lo publicitamos. No es nuestro fin. ¿Por qué? Porque hay que estudiar su costo y sus posibilidades. Pero, ¿saben una cosa? En buena medida la concentración de producción en esa zona, por ejemplo forestal, o la producción de grano en la zona de Dolores hace pensar que lo que en un momento se abandonó, ahora vuelve a tener vigencia. Por eso, también estamos estudiando la posibilidad de que en el río San Salvador, en Dolores, navegue alguna barcaza. Aunque no sea la solución óptima, total, sería un alivio para el transporte rodoviario y mantendría vivo algo que se había abandonado por muchos años.

Tengo entendido que, en el día de ayer, salieron de Nuevo Berlín dos barcazas de grano. No sé cuánto hacía que no había un movimiento de carga en ese muelle, que es modesto, pero es un aporte. Dos barcazas representan, por lo menos, cien camiones.

Si estamos atentos, si vamos promoviendo las decisiones justas, facilitaremos la búsqueda, resultado de los propios costos de los negocios que van abriéndose camino, como el agua cuando busca en el suelo el punto más bajo. Nosotros tenemos que estar atentos para ir aprovechando, más allá de que después se exprese o no en la legislación. Debe tratarse de una complementación de los distintos modos para que el Uruguay en lo interno también utilice toda su potencialidad de transporte.

Un señor diputado nos planteó si se podía simplificar ese conjunto de empresas que actúan, en este momento, sobre el modo ferroviario.

El tema es así: la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, en la que actualmente está al frente el ingeniero Fierro, es la dirección del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que le da seguimiento al tema del modo ferroviario, así como tenemos el transporte carretero, el fluvial y el marítimo. Fue incorporada en la Rendición de Cuentas de 2011 y procuraremos mantenerla en este presupuesto quinquenal, aunque nos gustaría que pasara al área de la Dirección Nacional de Transporte. Nos parece que todas esas direcciones, atendiendo a lo que promovía el señor legislador, tienen que estar en una única área para mejorar su relacionamiento. De alguna manera este es el espacio del Ministerio dedicado al transporte ferroviario.

La Corporación Ferroviaria del Uruguay es propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo y nació para cumplir con una función de promoción de las inversiones en infraestructura ferroviaria. Después fue transformada y se convirtió en una empresa de capital y propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo, pero que funciona como una constructora de obra ferroviaria en el derecho privado. Por lo tanto, a esta altura tiene independencia total del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del directorio de AFE. Reitero: es una empresa que funciona en el derecho privado, con capital estatal, y que construye vías: tiene a su cargo la reactivación de esta línea a Rivera y va cumpliendo con su trabajo allí; según los informes que tenemos, está avanzando bien.

Después tenemos el directorio de AFE, con sus responsabilidades tradicionales. A partir de la ley que dispuso la creación de SLF, se le está quitando la responsabilidad de operación en las vías, de mantenimiento de equipos y de los negocios ferroviarios. Esto es lo que hoy estamos tratando de administrar: la responsabilidad de AFE para llevar adelante todo lo que tiene que ver con la infraestructura ferroviaria y el transporte de pasajeros y, por otro lado, esta operadora que es lo nuevo que ahora podemos decir que, con muchas restricciones, está empezando a instalarse y a desarrollarse.

En cuanto a la línea Algorta- Fray Bentos la empresa elegida fue Teyma -asociada con Comsa- que, una vez que recibió la noticia de que había sido ganadora de la licitación, realizó consultas e hizo notar la situación particular de que en los últimos meses hubo un fuerte cambio en la cotización del hierro y de la madera a nivel internacional. Esos cambios no se acompañaron del mismo modo en la cotización de los rieles y de los durmientes, lo que generó una preocupación en la empresa; pero adviértase que se presentó a una licitación que establecía determinadas reglas de juego y esa es la que ganó. Por cierto que a nosotros nos preocupa mucho el tiempo, pero digo una vez más que esa es la licitación que la empresa ganó y estamos esperando que se concrete la firma de los correspondientes contratos. Como se mencionaba, efectivamente allí hay una situación que nos hace estar atentos, pero comprenderán que nosotros no tenemos ninguna posibilidad de cambiar las reglas de juego: así que hoy eso es lo que está.

En cuanto al tema de los trabajadores, si se me permite, solicitaría al presidente de AFE, Wilfredo Rodríguez, que nos informe acerca de cuál es el número actual de trabajadores, cuántos se presentaron al llamado y demás comentarios al respecto.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).- Buenos días señor presidente, señores legisladores: muchas gracias por la invitación a comparecer en este ámbito.**

La plantilla de funcionarios de AFE hoy está en alrededor de 640 o 650. Evidentemente, en los últimos años se ha ido achicando por distintos motivos -todos conocemos la gran mayoría de ellos-, y en cuanto al llamado que hizo SLF, en realidad, se presentaron muy pocos funcionarios de AFE, algunos en el área mecánica. Después sí se presentaron hijos de funcionarios, pero no personas que ya estuvieran trabajando en AFE. Por lo tanto, si bien figura que se anotaron 70 maquinistas y la SLF podría contar con ese número, estas personas que se presentaron para alguna tarea específica -como es la conducción de locomotras-, evidentemente, no tienen experiencia y no cuentan con permiso de conducción. De manera que aquí hay que meter cabeza y ver cómo capacitamos trabajadores para cumplir con esa tarea.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Mientras tanto, la tarea la están haciendo los funcionarios ferroviarios, en función de que entre las condiciones de trabajo, esa modalidad está prevista. Más allá de que sabemos que la situación no es bien recibida por parte de los trabajadores, esto es algo que hoy no podemos administrar de una manera diferente.**

(Interrupciones)

—El servicio lo están haciendo los funcionarios de AFE, que son los que pueden manejar las locomotoras en la actualidad.

**SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo da Costa).- Quisiéramos aprovechar esta oportunidad para hacer un par de consultas que tienen que ver con SLF y con el informe que hacía el señor Jorge Setelich, en relación a ese préstamo de cuarenta y cinco millones. Concretamente, quisiéramos saber si**

**con ese préstamo SLF queda en condiciones y con los recursos necesarios para desarrollarse en su actividad.**

**SEÑOR RUBIO (Eduardo).- En primer lugar, quisiera hacer un pequeño reclamo en la medida en que hemos cursado tres períodos de informes a AFE en abril y en mayo de este año y no han llegado las respuestas. Creo que están en el ámbito del Ministerio: capaz que en estos días las podemos recibir.**

En segundo término, en varias ocasiones el Ministro se ha referido a la ley que determinó la creación de SLF. Yo tenía entendido que se trata de un decreto; quisiera que se me ratificara si los servicios logísticos ferroviarios nacen a partir de un decreto de 2011 o si son fruto de una ley.

En tercer lugar, partiendo de que fuera una definición legal, hay otras leyes vigentes, como la carta orgánica de AFE que la mandata a hacerse cargo del transporte ferroviario de cargas, de pasajeros, etcétera. Hay un marco legal que deposita en AFE la responsabilidad de cumplir con esta tarea.

Voy a hacer alguna consideración, previamente a algunas preguntas más de fondo. El ministro describía una compleja estructura organizativa de cuatro organismos distintos. Con el pasaje de la Dirección de Transporte Ferroviario a la Dirección Nacional de Transporte se simplificaría en parte, y quedaría la Coorporación Ferroviaria, AFE y Servicios Logísticos. Es decir, una multiplicación de organismos para cumplir con una tarea esencial. ¿No se ha pensado que es más razonable volver a concentrar en AFE todos los cometidos que este organismo tiene y, de esa manera, simplificar, poder planificar mejor y hasta abaratar costos?

Asimismo, dado que el Gobierno tiene mayoría parlamentaria, me pregunto si está planteado por parte de las autoridades dar un marco legal para poder recuperar el transporte ferroviario de carga y de pasajeros. Revisando lo que ha pasado, han transcurrido años -tal como planteaban el ministro y las autoridades- de un deterioro progresivo del parque ferroviario. Por lo que describía el señor Setelich, la locomotora más nueva es del año 1994. Esa fue la que mencionó; capaz que hay alguna más nueva, pero realmente hay un parque de museo, lo que habla de una falta de inversión total que arranca de mucho antes, capaz que en 1987, con el objetivo claro de desmantelar el transporte ferroviario. Entonces, ¿no hay voluntad de encaminar una solución a un problema nacional, como es el problema vial, el problema del transporte? En el mundo entero, el transporte ferroviario juega un papel fundamental.

Hace poco presentamos un proyecto de ley planteando la recuperación, en lo inmediato, del transporte de pasajeros en el área metropolitana y en la línea Tacuarembó- Rivera. Seguramente, lo tendremos para su debate. También lo presentamos al Directorio de AFE. El ministro anticipaba una valoración sobre el actual transporte de pasajeros por parte de AFE y planteaba como una contra el alto subsidio que se debe pagar. Esto marca una realidad. El transporte de pasajeros en Montevideo es altamente subsidiado y está en manos de una empresa privada. Entonces, ¿no se ha pensado que el desarrollo del transporte de carga, en las condiciones que han planteado, debería ser superavitario y, de esa manera, sustentar el transporte de pasajeros, que es un servicio fundamental para miles de personas en el área metropolitana y en todo el país?

Entonces, en primer lugar, mi pregunta es si no se está pensando en desandar el camino que se ha seguido con estas leyes o decretos, multiplicando organismos, sin que ello haya redundado en un transporte de pasajeros ni de carga en este tiempo.

En segundo término, me pregunto si ya en el área del transporte no hemos tenido en las experiencias privatizadoras muy dolorosas y muy costosas para el país, un ejemplo para no seguir ese camino.

En tercer lugar, consulto si a partir de esto, no se está planteando recuperar todo el transporte de pasajeros con el transporte de carga en manos de AFE como sostén económico de todo el transporte.

Mi última pregunta es si la SLF debe pagar algún canon a AFE y cuál sería, en caso de tener que hacerlo.

**SEÑOR DE LOS SANTOS.- Yo había preguntado cuál es la cantidad de funcionarios, el costo de AFE y cuál es la transferencia de recursos de Rentas Generales a AFE para poder comprometer su operativa.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Al comienzo omití informar que también están participando de esta reunión los integrantes de la Comisión de Legislación del Trabajo.**

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a los pedidos de informes, no sé si son tres. Sé que había dos y se están haciendo las gestiones correspondientes para que el señor diputado y el Parlamento reciban las respuestas.**

(Diálogos)

——En cuanto al otro asunto, quiero comentar que una de las primeras cuestiones sobre las que primero medité cuando me encontré con la realidad de este período, antes de asumir como ministro -porque antes del 1º de marzo me reuní con los trabajadores ferroviarios y otros actores para conocer cómo estaba planteada la situación, fue sobre el posible camino que nos permitiera alcanzar el objetivo que nos proponemos, que es recuperar el modo ferroviario y lograr su mayor participación en el transporte de carga del país. Además, hay que tener en cuenta otros factores que son muy importantes. Me parece que pocas instituciones son tan queridas por la población en todos los rincones del país, inclusive, donde no llega el ferrocarril. Y creo que la razón de esto tiene mucho que ver con nuestra identidad como país. De algún modo, el ferrocarril fue instalando los centros poblados del país. Hay una relación entre el desarrollo del Uruguay y el modo ferroviario que se expresa más allá de los cálculos, más allá de los intereses, más allá de los números. La gente es hincha del modo ferroviario. Sin perjuicio de ello y por encima de este sentimiento -que, por cierto, siempre hay que tener en cuenta-, hoy, el modo ferroviario es un complemento del transporte de carga en Uruguay y será mucho más importante en el futuro de nuestro país. Estoy convencido de que, más allá de obstáculos y demoras, el proceso de integración se irá consolidando. Además, todos los estudios indican que la producción de alimentos y de minerales, de materia prima, crecerá en una progresión que no es aritmética sino que va mucho más allá; sus volúmenes crecerán en forma muy importante en la región. Por lo tanto, se necesitarán caminos de salida. Entonces, el ferrocarril, que hoy está limitado al territorio nacional, con las distancias como un elemento en contra, tendrá la posibilidad de ser un instrumento que nos ayude a transportar mercadería que viene de otras regiones y que podrá salir por nuestros puertos. Así que yo creo que, aparte de los sentimientos, el modo ferroviario tiene un valor estratégico. | El Uruguay se define como un centro de distribución; eso fue lo que nos dio origen como país y ese es el papel que juega nuestro sistema portuario hoy. Tenemos que defender eso para el futuro, porque tiene que ver con el desarrollo económico del Uruguay. Entonces, no se puede cortar un brazo; si somos un centro de distribución, debemos tener presentes a todos los modos de transporte y considerar qué papel juega cada uno de ellos.

Yo me formulé la pregunta que hace hoy el diputado, pero hay un antecedente en la decisión que propusimos a los compañeros -que tenían una experiencia mucho más fresca de lo que estaba pasando en el ferrocarril porque habían estado en estos últimos tiempos- y es la experiencia que recién relaté, que ya consta en la versión taquigráfica. Tal vez, el diputado no estuviera en ese momento pero anteriormente dije que cuando llegamos hace 10 años nos encontramos con una estrategia de desarrollo diferenciado. En ese entonces, nos pareció que había que juntar todo para reunir todo el patrimonio ferroviario y fortalecer el ente autónomo que se instaló, pero se nos fueron los 5 años y no le pudimos encontrar la vuelta. Nos fuimos con más sabor amargo que otra cosa. Después, vino otro gobierno que estudió el problema, discutió las opciones y resolvió este camino. Nosotros creímos que lo más prudente al tener esta responsabilidad desde el 1º de marzo no era cambiar todo otra vez; si hubiéramos tenido éxito en aquel entonces nos sentiríamos con autoridad para promover la reunificación, pero dado que la experiencia no fue satisfactoria, ¿por qué volver a intentar ese camino y por qué no tratar de poner en práctica esto, que por algo se decidió, y que está para poner en práctica? Fundamentalmente, para poner en práctica porque durante todo este tiempo hemos perdido camino, carga, posibilidades. Esta es la explicación acerca de por qué decidimos este camino. Empezamos a trabajar con los compañeros para reforzarlo, y nos pusimos esa fecha. Hasta que pusimos la fecha, los intercambios eran permanentes y si bien había matices, todos entendíamos, porque lo primero que dije a los trabajadores del sindicato fue que íbamos a seguir recorriendo este camino, que no era la unificación. Se siguió un intercambio y llegó un momento en el que tuvimos que decir que a partir de determinada fecha empezaba la nueva etapa. Y el 1º de julio empezó. Naturalmente, se subrayaron algunas preocupaciones y diferencias, pero en eso estamos y creo que por encima de posiciones particulares y personales y de las propias formas, lo que importa es si somos capaces de rescatar el modo. Todos los que estén dispuestos a contribuir para rescatar el modo son bienvenidos con su propuesta y su interés. Inclusive, si el camino nos muestra que hay que hacer ajustes, se harán, porque el objetivo es rescatar el modo y crecer en el transporte de carga ferroviaria. No podemos cambiar todos los días -porque eso causa un daño brutal- y no podemos cambiar

antes de empezar. Vamos a tratar de recorrer este camino; poner trabajo, voluntad, y ver cuáles son los resultados.

En cuanto al servicio de pasajeros, nosotros creemos que juega un papel social. Hay algunas áreas en las que se justifica plenamente. Tenemos que ser juiciosos en esto, porque si bien es cierto que hay una población que utiliza el modo ferroviario para trasladarse en la línea de la Ruta Nº 5 y de Progreso para el centro, no son tantos, y hay una diferencia en el precio que se les cobra que es absolutamente artificial, que no tiene racionalidad. Creo que habría que racionalizar el precio con el resto del sistema de transporte colectivo e interconectarlo, así se ganaría a dos partes. Pero aun con este beneficio de un precio realmente bajo el transporte de pasajeros no se usa tanto, aunque los cochemotores incorporados en el último período dinamizaron su uso. No nos negamos a estudiar algunas otras alternativas. De hecho, hay alguna iniciativa planteada. Esa es nuestra actitud, no es la de viva viva que se puede todo, porque todo no se puede, y porque incluso lo que se está haciendo actualmente tiene un costo importante y alguien tiene que pagarlo. Pero en la medida en que se justifique el objetivo social, creo que se puede analizar y considerar hasta dónde se puede llegar.

Tenemos que estudiar también -esa es una responsabilidad transferida que AFE tiene- cómo mejorar la calidad del modo ferroviario, porque es barato pero hay que asegurar una regularidad y una dignidad en el servicio. La incorporación de vehículos en el período anterior apuntaba a lograr eso. Tendremos que seguir trabajando en esa dirección.

Hay un cuarto elemento que planteó el diputado, que no retuve o no anoté.

**SEÑOR RUBIO (Eduardo).- La última pregunta que hice era sobre si la SLF pagaba algún canon a AFE.**

Con respecto al transporte metropolitano y su poco uso, hay que analizar qué horarios tenemos de servicio, porque se sacaron servicios claves en horarios claves, por ejemplo la línea 25 de Agosto. Si llego a Montevideo a las 10 de la mañana, no puedo entrar a trabajar a las 8. Se trata de elementos a tener en cuenta cuando valoramos por qué se usa o no se usa el servicio.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En las relaciones entre SLF y AFE efectivamente hay un pago de servicios por parte de SLF que los contrata y, por lo tanto, tiene que pagar por los servicios que realiza desde la operación de la carga. SLF vende el flete, lo cobra, y tiene que pagar a AFE los costos de los servicios más un canon que está en proceso de definición, porque estamos en el primer período y porque tenemos que sacar bien las cuentas, ya que de lo contrario podemos hacer más daño que beneficio. Hay que tener en cuenta que se trata de una relación empresarial muy particular, porque AFE es dueño de AFE y del 51% de SLF. Tenemos que tratar de hacer bien las cuentas para que el asunto funcione bien.**

Por último, esta forma de funcionamiento se basa en el artículo 106 de la Ley Nº 17.930 de Presupuestos. Lo que hay de 2011 es la reglamentación de la ley, que es el Decreto Nº 473. Entonces, muchas veces hay referencias al decreto y otras a la ley.

**SEÑOR POZZI (Jorge).- Todos los que me conocen saben que si hubiera rieles por todas las calles de Montevideo y anduvieran trenes, sería el hombre más feliz del mundo, pero no es así; me tocó estar en contacto con el ferrocarril cuando ya se encontraba en una situación crítica. Setelich dio datos con respecto a las locomotoras que el ente tiene disponibles y hay que agregar que están todas pasadas de su tiempo de vida útil. Sin embargo, son máquinas que siguen andando por su fortaleza y bondad. En ese sentido, AFE tendría que estar hoy en una situación muy diferente.**

La situación del ferrocarril, si bien ha mejorado, es bastante peor de lo que a veces se cree, sin hablar de la depredación que ha habido porque lo que queda abandonado la gente se lo lleva; hay muchas estaciones que están pedidas para otras cosas. Esto hace que recuperar lo que era el ferrocarril uruguayo, sea prácticamente imposible debido a la disponibilidad que tiene el Estado. No obstante, es cierto que se puede mejorar con lo que actualmente está colocado arriba de las vías. En ese sentido, algo se ha hecho en estos diez años. Se invirtió mucha plata en las vías, sobre todo, en la terminación de la línea Pintado -Rivera. Podemos discutir si

fue más o menos lenta y qué tipo de piedra se puso, pero se cambiaron todos los rieles de Tacuarembó hacia el norte, que estaban de la época de los ingleses. Eran rieles livianos y circulaban trenes pesados. Yo fui a ver los rieles y parecían hojas de gillette. Todo eso se cambió y puedo mostrar un video de hace unos días que muestra un tren de prueba caminando entre 60 kilómetros por hora y 70 kilómetros por hora arriba de esa vía. Hace un tiempo atrás esto era impensable y es parte de la obra que lentamente se ha venido haciendo con miles de dificultades.

Además, los trabajadores tienen una lógica desconfianza hacia el asunto porque fueron cascoteados durante muchísimos años. Asimismo, las autoridades también tienen desconfianza en cuanto a invertir o no la plata en eso. Hay que tener en cuenta que desde la década del 50 cuando se creó AFE, se han desechado más de 150 o 160 locomotoras o trenes que no están más en servicio, porque son chatarra. También cabe destacar que se hicieron vías y se cerraron. Entonces, es lógico que las autoridades se cuestionen si deben o no invertir el dinero en eso; es un juego de confianza que resulta complicado cambiar.

En el proceso que se está dando ahora en cuanto a la capitalización para que SLF empiece a funcionar, hay en juego asuntos que hicieron que en el período pasado se concretara el diagrama que el ministro está tratando de poner en funcionamiento.

La Dirección de Transporte Ferroviario se creó porque hay normas habilitantes para que operen trenes privados. Es decir que en las vías uruguayas de hecho operan trenes privados y alguien tiene que regularlo y dirimir los conflictos de intereses. AFE no puede regular y operar, si va a haber otros que van a pasar por sus vías. Coincido con el señor diputado Rubio en cuanto a que cuando se creó la Dirección de Transporte Ferroviario se tendrían que haber suspendido algunos aspectos de la Carta Orgánica de AFE y de hecho hoy hay dos organismos que en muchas situaciones tienen las mismas potestades.

Por otra parte, hay que dejar claro que la SLF no es una empresa privada -lo he defendido siempre-, sino que es del Estado uruguayo y opera en el derecho privado. Es más, por ley el 51% de las acciones las tiene AFE y el 49% la CND. Además, en el directorio hay dos directores de AFE y uno de la CND. Es una empresa absolutamente del Estado uruguayo que opera en el derecho privado, porque hay determinados aspectos que es mejor manejarlos por esa vía. Hay que tener en cuenta que cuando AFE operaba para todo público, en parte porque se dejó de lado el ferrocarril y en parte porque hubo una política para dejarlo de lado, llegó al estado en el que está actualmente. Por lo tanto, a través de la SLF se pretende tener mayor agilidad para concretar negocios, operar los trenes y manejar en forma diferente las relaciones laborales, tratando de asegurar a los trabajadores -entiendo su lógica resistencia- que sus derechos como funcionarios públicos están asegurados y tendrán que trabajar en el derecho privado. Además, una gran discusión que se vendrá será con qué forma operativa empiezan a trabajar.

Para terminar, quiero decir que en el país se transportan por año 22.000.000 de toneladas de carga y AFE capta 800.000 toneladas. No recuerdo bien si en el año 2006, en el 2007 o en el 2008 se rompió el récord histórico de toneladas de cargas transportadas desde la época de los ingleses hasta la fecha. Se transportaron 1.400.000 toneladas. Los ingleses transportaban 1.200.000 toneladas o 1.300.000 toneladas que era mucho para aquella época. Imagínense la plata que se deberá invertir y los cambios que habrá que hacer en la operativa para llegar a transportar 4.000.000 de toneladas. Estamos diciendo que hoy AFE, como está, transporta 800.000 toneladas y aun así está a punto de pararse. Imagínense lo que sería llegar a los 4.000.000 de toneladas; sería algo histórico. Como récord hemos transportado 1.200.000 o 1.300.000. Sabemos que no es fácil, pero es algo a intentar y a hacer, y en la medida en que se pueda empezar a romper la desconfianza existente, creo que es posible que se logre.

Apuesto a esto que armamos en la legislatura pasada, llegando a acuerdos con los trabajadores y teniendo los organismos adecuados para capacitar gente, porque también hay gente que legítimamente quiere trabajar en el ferrocarril, porque le gusta, porque lo ve como algo importante. También apostaría a que la Universidad de Trabajo del Uruguay debería poder formar gente que quisiera trabajar en el ferrocarril. En la UTU se forma gente para el transporte carretero, para tripular los barcos, para reparar aviones. Ahora, la gente que trabaja o quiere trabajar en el ferrocarril, ¿dónde se forma? Hasta ahora, se venía formando por la misma gente que ya estaba en el ferrocarril. Por suerte todo ha salido bien y no es algo tan complicado, pero creo que se puede profesionalizar e institucionalizar. Este es un viejo tema. Me refiero a si la UTU puede empezar o no, y si lo hará alguna vez, pero es legítimo que alguna gente quiera trabajar en ello. Creo que es algo especializado y si

bien no es ningún misterio, tiene sus complejidades y hay que tenerlas presente. Por algo en otros lados hay ingenieros ferroviarios y grandes escuelas de formación para este tipo de tareas.

Quería hacer un último aporte.

Es cierto que en el mundo, gran parte de los países desarrollan el sistema ferroviario. En realidad, cuando Uruguay tomó la decisión de dejar de invertir en el ferrocarril, allá por el año 1987, y cerrarlo, en Europa se discutía lo mismo. La diferencia es que Europa hizo el libro blanco de los trenes e invirtió centenas de millones de dólares y repotenció todos sus ferrocarriles, pero para el transporte de pasajeros, porque allí lo que se transporta por ferrocarril son los pasajeros; de lo contrario, colapsa todo. En realidad, los trenes de carga corren por ventanas que dejan los trenes de pasajeros.

Ahora, digamos que en Europa los trenes son deficitarios; no hacen plata, los Estados ponen plata. No estoy seguro, pero el único ferrocarril en el mundo que debe ser superavitario es el norteamericano, siempre hablando de carga, porque el de pasajeros tampoco da plata. Por eso lo pasaron al Estado y así se formó la Amtrak. Y el ferrocarril norteamericano transporta el 52% o 53% de la carga total de Estados Unidos. Imagínense de la cantidad que estamos hablando.

Entonces, no esperemos que acá los ferrocarriles vayan a dar dinero algún día; probablemente no lo hagan y haya que seguir subsidiándolos. Ahora, midamos el ferrocarril por la cuenta del país. ¿Cuánto ahorraríamos? A la cuenta de lo que factura el ferrocarril hay que agregarle cuánto ahorramos en otras cosas. Lo que decía el señor ministro hace un rato: si podemos sacar el grano por barcazas, vamos a ahorrar. Pero no es a cuenta de la barcaza; es lo que va en la barcaza más lo que ahorramos en los camiones en la ruta. Eso también hay que ponerlo en la cuenta del ferrocarril. Y no hay que mirar el ferrocarril y los camiones como una competencia, porque no la es.

Mi sueño sería que los camiones vinieran arriba del ferrocarril de Rivera para acá y se fueran vacíos también arriba del ferrocarril. Cuando el camión vuelve vacío es donde los camioneros terminan perdiendo plata.

Asimismo, hay que mirar el servicio de pasajeros como un servicio social. A veces termina siendo un servicio no solo social, sino más bajo, porque hasta que trajeron los nuevos coches, ¡había que andar en algunos servicios de AFE! Ahora, el ferrocarril de pasajeros solo, sin tener una combinación con el servicio de ómnibus, no va a competir. Ese es el problema existente: hay que complementarlo con el ómnibus, y creo que se puede hacer. Hay planes, números y propuestas para hacerlo y hay decisiones que en algún momento habrá que tomar, y es si eso puede ir adelante o no.

Reitero: no podemos mirar el ferrocarril como un transporte de competencia; el modo es de complementación. Ahí sí cada uno puede beneficiarse de lo que es bueno en cada cosa. El ferrocarril es bueno en algunas; en otras, no. Por ejemplo, el ferrocarril no puede entrar a los montes a sacar leña. Por otro lado, el ferrocarril es bueno para transportar mucha gente, pero no puede entrar a los barrios; la deja por donde va la vía.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Se ha hablado más de una vez en esta reunión de los US$ 45.000.000 del préstamo de CAF para la SLF. Tenemos entendido que este préstamo -queríamos que el señor ministro lo confirme- estaría sujeto a la implementación del sistema AUV de control de tráfico y a mejoras en las vías. Queríamos saber si esto es así y, de serlo, cuándo estima que estaríamos en condiciones de poder recibir ese dinero.**

**SEÑOR PEÑA (Adrián).- Muchas gracias por acompañarnos en el día de hoy.**

Luego de todo lo escuchado, uno se hace una composición de lugar bastante compleja para el futuro, en cuanto a aquello con lo que cuenta el sistema ferroviario hoy y a las condiciones en las cuales comenzaría a trabajar.

Cuando uno lee una versión taquigráfica del año 2013, cuando el subsecretario era presidente de AFE, observa que él hacía una proyección en cuanto a las cargas y al futuro de AFE y, como señalaba el señor ministro, en un escenario que es el más crítico de la historia en materia de carga. Es decir que no se ha podido avanzar

Asimismo, me genera mucha duda que con este sistema -entiendo el espíritu con el que se hizo- vaya a funcionar de acá en adelante, y menos con el tema motivo de la convocatoria, que es el de resolver el problema de los trabajadores. Creo que ahí estamos en un nudo muy importante.

Comparto prácticamente todo lo que se ha mencionado aquí en cuanto a la importancia del ferrocarril -lo digo como diputado colorado, asumiendo la responsabilidad histórica de lo sucedido en el año 1987- y creo que estamos de acuerdo en la necesidad del transporte multimodal, en apoyar al transporte ferroviario. Creo que hay una oportunidad también en cuanto a un sentimiento de la población, que hoy es mayor, en cuanto a apoyar este tipo de transporte, por lo que está pasando en las rutas, como accidentes y demás circunstancias que justifican este tipo de transporte.

Sin embargo, tenemos que resolver el nudo que implica el problema de los trabajadores; por eso están acá los compañeros de la Comisión de Legislación del Trabajo. De acuerdo con lo que hemos escuchado, las posiciones de los trabajadores estarían bastante radicalizadas. Ellos hablaron, inclusive, de mala fe en la negociación. Quiere decir que nos estamos parando frente a un conflicto importante.

Entonces, quería preguntarle al señor ministro cómo podemos avanzar en ese sentido, porque si la empresa SLF va a seguir contratando a AFE por tiempo indeterminado, ¿hasta cuándo será esto? ¿Hasta que todos se jubilen o se vayan? ¿Cómo sería la situación? Además, eso necesariamente complicaría los números de la nueva empresa, que se supone que va a trabajar en la parte operativa, en el entendido de que tiene que ser rentable, como lo es cualquier empresa en el ámbito privado.

Por eso se separa de lo relativo a la inversión en infraestructura y demás. Entiendo el concepto por el cual se buscó esta forma, pero se van a invertir US$ 45.000.000 y si la empresa, en lugar de 800.000 toneladas, el año que viene va a estar transportando 600.000 y el otro, 500.000, tampoco va a ser rentable y vamos a estar generando otro problema.

De la lectura y análisis de la versión taquigráfica, uno advierte que la posición de los trabajadores está bastante firme y radicalizada. Entonces, no sé cómo podemos tratar de avanzar para mejorar esa situación de conflicto, que va a repercutir sobre el futuro del ferrocarril, si no hay arreglo con los trabajadores. Como se mencionó, los trabajadores son también materia fundamental por el conocimiento en este tipo de trabajo.

En cuanto a lo que señalaban los trabajadores de la Unión Ferroviaria, que fueron los más abiertos a buscar un camino, y lo que manifestó el señor diputado Lafluf al comienzo, puedo decir que entiendo la complejidad de que unos trabajen en la empresa como empleados públicos y otros como empleados privados pero, dadas las circunstancias, ¿no puede ser esa una solución que en poco tiempo va a quedar corregida, dado que en algún momento -y más por la edad de la plantilla de trabajadores- todos van a terminar siendo empleados de la empresa privada?

Por otra parte, quiero reiterar una pregunta que formuló el señor diputado Oscar de los Santos en dos oportunidades. ¿Cuál es la transferencia de Rentas Generales? ¿Cuál es el déficit de AFE al día de hoy? ¿Cuánto le cuesta AFE a la sociedad actualmente? Esa respuesta no la hemos tenido. Me parece una pregunta bien relevante para saber dónde estamos parados.

Con esta situación, con este panorama, ¿no deberíamos replantearnos el sistema que se estableció? Digo esto porque desde que se votó hasta el día de hoy, han pasado muchos años. Parece que estamos estancados, y no parece haber una luz al final del camino.

**SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Voy a solicitar si es posible que me reitere el número de la ley y el artículo, para poder consultarla.**

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚLICAS.- Es la Ley Nº 17.930, artículo 206.**

**SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Muchas gracias.**

Quisiera hacer una consideración sobre lo que expresaban tanto el señor ministro como el señor diputado. SLF es una empresa estatal bajo el derecho privado, pero en el marco en que está planteada hoy es de AFE y

de la Corporación, abierta a que la parte de la Corporación pase a manos privadas. Es decir, es un proceso que este tipo de empresa puede recorrer; eso es lo que tengo entendido.

(Interrupciones)

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No sé si el cambio del sistema de control y ordenamiento del tránsito de ferrocarriles es una condición para el préstamo. Pero sí sé que hay una serie de condicionantes que son metas que tendremos que lograr para que se vayan habilitando franjas de ese eventual crédito, que está aprobado en general, es decir, está expresada la voluntad. Sin embargo, uno de los temas que impedía que se pudiera abordar la reparación e incorporación de equipos era que no se podía contar con ese préstamo a menos que se pusiera a funcionar la empresa SLF, a la cual se le otorga el préstamo, y que se lograran determinadas metas de funcionamiento, de organización. Ese es un organigrama que tenemos. Por otra parte, tenemos un cronograma de fechas sobre el que deberemos estar trabajando en estos próximos meses, para ir creando las condiciones que permitan, por un lado, que el préstamo quede disponible y, por otro, que el Gobierno uruguayo asuma la responsabilidad de garantizarlo, porque eso es así.**

Si bien no es una condición, es cierto que se está analizando y está en curso el llamado para el cambio de la modalidad. Ese cambio es necesario porque así lo impone el desarrollo de la tecnología en el mundo, pero debemos hacerlo con mucha prudencia, con mucho juicio, porque estamos hablando de un asunto bien importante y que tiene que hacerse, para que funcione, muy bien.

Sinceramente, no creo que haya una radicalización de las partes; no la hay de nuestra parte, y créanme que no lo noto en la posición de los trabajadores. Obviamente, hay firmeza, hay dudas, hay temores, hay resistencia y también hay desconfianza.

Sí he leído que decían que habían sido engañados y no sé qué otros calificativos utilizaron, pero nosotros transmitimos lo que pensamos en cada momento y procuramos encontrar los caminos de entendimiento, hasta que tuvimos que tomar una determinación. A los primeros que le comunicamos la determinación fue a la directiva del sindicato y, antes de transmitírsela, les dijimos: "De ninguna manera esto significa que se corte el diálogo. Nosotros estamos a la orden y podemos seguir discutiendo, pero tenemos que decirles que vamos a hacer el llamado de personal y vamos a poner en marcha, a partir del 1º de julio, lo que establece la ley". Esa fue la comunicación.

Muchas veces -en eso tengo experiencia-, la gente defiende derechos que considera legítimos, y mi intención es respetar esos derechos, porque entiendo que son ciudadanos de este país, además de trabajadores de AFE que tienen una experiencia que resulta necesario incorporar, y en ningún momento nos planteamos que el modo ferroviario se desarrolle al margen del aporte de los trabajadores ferroviarios, porque no sería posible.

En cuanto a la pregunta de qué camino seguir, nosotros no tenemos ningún problema. Se ha seguido teniendo un intercambio a través de los responsables de AFE y, personalmente, no ha habido ninguna dificultad

Quedamos a las órdenes si entienden que hay algún camino que construir, algún tema que aclarar para que existan las garantías de que no hay doble discurso; hay una posición.

¿Cuánto cuesta el modo ferroviario hoy al país? Lo van a tener en las próximas horas, porque seguramente viene en la Rendición de Cuentas, pero podemos decir que el monto -si bien fluctúa en función del momento, de las necesidades- se sitúa entre US$ 17.000.000 y US$ 20.000.000; no es una cifra menor.

En lo demás, estoy a las órdenes para poder seguir trabajando sobre este tema y me consta que también es la posición de quienes me acompañan. Nosotros vamos a seguir trabajando en este camino, en la medida en que es el camino que está establecido, y en el que necesitamos resultados porque, la verdad, muchas veces he visto pasar de la posición más negativa, más escéptica, a la posición más optimista. Si nosotros logramos comenzar a revertir el proceso de disminución de la carga transportada, vamos a estar dando una señal que empiece a mejorar el ánimo y a posibilitar entendimientos en las áreas que sean necesarias. Reitero: no estamos encerrados en una verdad absoluta e indiscutible. Este es un camino; el camino que tenemos decidido y tenemos la obligación de tratar de recorrer logrando los mejores resultados, pero estamos abiertos

y atentos a que se mejore, se perfeccione este camino, y creo que todas las opiniones merecen ser consideradas.

**SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la comisión, agradecemos la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas y a la delegación que lo acompaña en el día de hoy.**

Me parece importante destacar el asunto por el cual ha sido convocada esta delegación, que tiene que ver con el nivel de apertura del Ministerio en cuanto a iniciar esas instancias de diálogo y que las puertas estén abiertas para intercambiar con los trabajadores. Somos sabedores de que entre AFE y el sindicato han existido algunas conversaciones. El hecho de que hoy esté funcionando la operadora habla a las claras de que algún tipo de conversaciones se han venido realizando. Como decía el señor ministro, se plantea la negociación colectiva tanto en lo público como en lo privado. Esto, en gran medida, pone de manifiesto la voluntad del ministerio con relación a este tema.

Por otra parte, quiero aprovechar la oportunidad para decir que nosotros, como Comisión, estuvimos haciendo algunas visitas en el interior. Seguramente, en las próximas horas vamos a estar visitando los departamentos de Maldonado y Rocha. Además, en las próximas horas haremos llegar al señor ministro la versión taquigráfica, sobre todo de lo que sucedió en Fray Bentos, de un conjunto de planteamientos de diferentes organizaciones sociales que tienen que ver directamente con la Cartera de Transporte y Obras Públicas, a fin de hacer llegar esas preocupaciones y algunas de las iniciativas que ciertas organizaciones sociales nos han dado en estas recorridas.

A su vez, tomamos el guante del señor diputado Pozzi en el sentido de recorrer algunos lugares relativos a los ferrocarriles, ya que hay trabajos que se vienen haciendo en algunas zonas del país.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esta tarde, dentro de un rato, se realizará una reunión entre autoridades portuarias, operadores navieros, dueños de carga y distintos sectores, a fin de continuar trabajando sobre preocupaciones que nos consta que existen en Fray Bentos respecto a la generación de trabajo para la gente y a la mejor utilización de esa infraestructura disponible en el puerto de Fray Bentos ya que, con la extensión del muelle y los predios adquiridos, hay una potencialidad que debemos tratar de interesar para que los dueños de la carga la utilicen.**

**SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Brevemente, quiero hacer un comentario que ya hice el otro día.**

Esta Comisión está trabajando con el apoyo de CAF, que ahora es el Banco de Desarrollo, a fin de organizar un seminario internacional sobre puertos, especialmente los del litoral. Si Dios quiere, lo vamos a hacer en el correr de este año.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Todo lo que sume es bienvenido.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos nuevamente la presencia del señor ministro y su delegación.**

Se levanta la reunión.